

Che la Pedemontana Veneta - la superstrada a pagamento lunga appena 94 chilometri che collegherà la provincia di Vicenza a quella di Treviso - sarebbe stato **un grosso spreco di denaro pubblico**, l'avevamo già preannunciato in [una serie di articoli precedenti](#), ma ora, a distanza di qualche mese, le conferme cominciano ad arrivare anche dalle stime ufficiali. Nel bilancio di previsione 2023/25 della regione Veneto è scritto nero su bianco che ci si aspetta che la Pedemontana provocherà un buco di 54 milioni di euro nelle casse regionali per i prossimi tre anni. Fondamentalmente perché gli incassi derivati dai pedaggi (e quindi il volume del traffico) saranno notevolmente più bassi rispetto a quanto ipotizzato nelle a dir poco ottimistiche stime progettuali. Una verità che molti avevano già ipotizzato dati alla mano e una situazione per la quale il governatore Zaia dovrebbe delle spiegazioni convincenti ai cittadini veneti.

Il problema della Pedemontana è a monte, e il rischio, ormai piuttosto concreto, è che **l'opera potrebbe finire per costare in totale alle casse pubbliche 12 miliardi**. Cioè tre volte quello stimato per il Ponte sullo Stretto di Messina. A fare le stime sui costi esorbitanti dell'opera non è stato solo qualche comitato locale, e di certo non è storia recente. [Ci aveva già pensato](#) la Corte dei Conti, per cui il contratto firmato dall'amministrazione veneta, concepito per tutelare l'appaltatore privato da ogni rischio d'impresa, riversando lo stesso direttamente sulle tasche dei cittadini, è irragionevole. Un accordo che Laura Puppato, ex sindaca di Montebelluna (uno dei Comuni attraversati dall'opera) ha sintetizzato con queste parole: «**Neanche da ubriachi si poteva firmare una cosa del genere**».

Spieghiamo meglio. Il fulcro dell'accordo contrattuale raggiunto nel 2016 con il Sis, il concessionario privato che ha progettato e sta realizzando l'opera, prevede che per i prossimi 40 anni, oltre a un contributo straordinario di 300 milioni di euro, l'amministrazione di Luca Zaia dovrà versare un **canone annuo di 153 milioni di euro a favore del Consorzio costruttore**. Canone annuo, tra l'altro, destinato ad aumentare nel tempo, fino a toccare quota 332 milioni annui al 2059. Per un totale quindi, a termine degli accordati anni, di oltre 12 miliardi: più di 100 milioni di euro al chilometro.

Quello con il consorzio è una tipologia di accordo che prende il nome di **project financing**, utilizzato quando le risorse pubbliche non sono sufficienti a coprire in quel momento determinati costi. Insomma, **il privato finanzia il pubblico con la garanzia di un ritorno economico, a prescindere dalle effettive entrate**. Un tipo di accordo che privatizza i profitti e socializza le perdite, proteggendo a spese dei cittadini l'azienda appaltatrice da ogni rischio di impresa.

«Il rischio di impresa è stato accollato totalmente al soggetto pubblico (Regione Veneto) nel

momento in cui è stato concesso un canone di disponibilità», ci aveva detto [in un'intervista esclusiva](#) l'ingegnere Nicola Troccoli, progettista ed unico firmatario della progettazione preliminare dell'intera opera per conto della ditta concessionaria, ovvero la Sis Scpa. «Se, infatti, si fosse rimasti con il rischio a carico del promotore (così come previsto dal bando), **molto probabilmente l'iniziativa non sarebbe nemmeno partita**, perché con quelle condizioni e con quell'alto rischio determinato dai flussi di traffico, **non sarebbero mai stati trovati investitori**». Per Troccoli, sarebbe stato molto più semplice ed opportuno, ad esempio, far completare il finanziamento dell'opera allo Stato o all'ANAS. O, come credono alcuni, non portarla a termine affatto.

In generale, **tutta la vicenda è piena di contraddizioni e mancate risposte**. C'è una sola certezza, ma non è quella che i cittadini avrebbero voluto avere: ci sarà da impiegare tanto, tantissimo denaro pubblico.

[di Gloria Ferrari]